



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.59.57.83.31

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 17 MAI 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de mise aux normes de largeur de la route départementale 159 entre les PR 8+0182
et PR 10+0943 sur le territoire des communes de Bettignies et Villers-Sire-Nicole.**
Réf : TA2011-03-23-103bis (DAT 11-0382)

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de mise aux normes de largeur de la route départementale 159 entre les PR 8+0182 et PR 10+0943 sur le territoire des communes de Bettignies et Villers-Sire-Nicole est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de janvier 2009 de l'étude d'impact, transmise le 23 mars 2011.

1. Présentation du projet :

Il s'agit d'une opération de mise aux normes de la RD 159 entre le PR 8+0182 et le PR 10+0943. Les travaux d'aménagement consistent en l'élargissement des accotements à 2 m et de la chaussée pour la porter à 6 m, et la mise aux normes de la plateforme routière ainsi que sur sa mise hors gel (renforcement par rechargement de la chaussée et réfection à neuf). Parallèlement à ces travaux, des aménagements annexes sont prévus dans le cadre du programme routier départemental avec l'aménagement de deux carrefours giratoires; l'un, à la sortie est du village de Bettignies et l'autre, pour l'accès à la décharge de Villers-Sire-Nicole (giratoires à 3 branches de 20m de rayon).

Les aménagements nécessiteront la reprise des traversées hydrauliques de chaussée (notamment le ruisseau du Flayau) et l'amélioration des rejets d'eaux pluviales.

L'aménagement projeté se développe sur une longueur de 2750 mètres environ selon une orientation générale de la route est/ouest et intéresse le territoire des communes de Bettignies et Villers-Sire-Nicole.

Les objectifs de ce programme, outre la mise aux normes et la mise hors gel est :

- de sécuriser la voirie (élargissement pour permettre les croisements de véhicules) et ceci compte tenu du trafic important de poids lourds engendré par le centre d'enfouissement technique de Villers-Sire-Nicole,
- de remettre à niveau l'infrastructure routière en terme de confort et de structure,
- d'améliorer l'accessibilité au centre d'enfouissement technique,
- de sécuriser l'entrée de ville de Bettignies (aménagement du giratoire).

2. Qualité de l'étude d'impact :

• Notion de programme :

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

L'étude d'impact présentée concerne principalement la mise aux normes de la RD et la mise hors gel de la plateforme routière. Cependant, les éléments de la notice explicative précisent que ce projet appartient à un programme plus global d'aménagement de la RD 159. Ce programme comprend la mise aux normes et la mise hors gel de la plateforme routière, mais aussi l'aménagement de deux carrefours giratoires au droit de l'entrée de village de Bettignies et du centre d'enfouissement technique de Villers-sire-Nicole. De plus, cette notice précise que le giratoire de l'entrée de village est conçu de façon à pouvoir ultérieurement raccorder la voie nouvelle de contournement sud-est de Bettignies (opération actuellement à l'étude).

Ainsi, il existe clairement un lien fonctionnel entre ces différents aménagements qui constituent un programme au sens du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement ou une unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi d'engagement pour l'environnement du 12 juillet 2010.

L'étude d'impact doit comprendre un chapitre relatif à l'appréciation des incidences de l'ensemble du programme. Ce dernier doit identifier les impacts cumulés positifs (sécurisation de l'itinéraire, amélioration du cadre de vie) et négatifs (gestion de l'eau, préservation des milieux naturels, préservation des paysages) sur l'environnement du programme.

En outre, le maître d'ouvrage a souhaité, dans un souci de cohérence globale des investissements et d'itinéraire, anticiper sur le programme d'aménagement du contournement de Bettignies et ainsi retenir la réalisation d'un carrefour giratoire à 3 branches permettant une connexion du contournement sud-est de Bettignies : la prise en compte de la réalisation du contournement sud-est, dans la conception du réaménagement de la RD 159, oriente fortement les décisions futures pour ce dernier. Il semble nécessaire, dans le cadre de ce dossier, de présenter l'ensemble des éléments permettant de s'assurer que le choix du contournement sud-est constitue la variante la moins impactante pour l'environnement. Une vision globale des aménagements du secteur, compte tenu de leurs implications mutuelles, s'impose.

• Résumé non technique

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ».

Le résumé non technique comprend les éléments de l'état initial, exposés de façon hiérarchisée et qui sont représentatifs des enjeux du territoire et du site. Ce résumé ne présente pas la nature des impacts sur l'environnement. De plus, ce résumé ne présente pas précisément les mesures envisagées.

Le résumé non technique ne permet donc pas une bonne prise de connaissance par le public des incidences du projet sur l'environnement ni des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces incidences.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, ainsi que sur une expertise écologique réalisée en août 2008.

Il est important de préciser, comme le soulignent les auteurs de cette expertise, que la période de prospection tardive n'a pas permis d'inventorier certains groupes spécifiques comme les amphibiens, la flore à floraison précoce ou encore l'avifaune nicheuse.

De plus, il ne semble pas y avoir eu de prospection spécifique des chiroptères (détection par ultrason en période nocturne) alors que des habitats de ces espèces sont présents à proximité du site. Ainsi, l'expertise écologique n'est que partielle, ce qui crée un point de fragilité juridique au regard de l'application de l'article L.411-1 du code de l'environnement sur la destruction d'espèces protégées.

L'expertise écologique indique que « *plusieurs espèces nicheuses remarquables ont cependant été recensées lors de nos prospections* ». Ainsi, le dossier doit être complété avec des mesures de réduction d'impact, d'accompagnement, correctives voire compensatoires et des plans localisant les mesures envisagées (en particulier les mesures relatives à la transplantation des haies bocagères précisant la localisation, les espèces et le linéaire concernés ou l'engagement de réaliser les travaux préparatoires en dehors des périodes de reproduction).

Pour rappel, le secteur d'étude se situe dans une zone de prairies bocagères constituant un maillage écologique d'intérêt fort et constituant des milieux de vie pour un grand nombre d'oiseaux (chouettes, hiboux, passereaux). Il se situe au niveau du bassin versant de la Trouille identifiée comme un cours d'eau de première catégorie piscicole dont l'espèce repère est la Truite fario et où est recensé le Chabot, espèce mentionnée à l'annexe 2 de la directive européenne n°92-42 « faune-flore-habitat » (cf. PDPG 59). Le statut piscicole de ce cours d'eau lui confère un intérêt particulier au vu du contexte piscicole départemental et une vulnérabilité important vis-à-vis des pollutions urbaines et routières (rejets de matière en suspension).

Le dossier ne précise pas la localisation, l'âge, l'intérêt sylvicole et écologique ni les essences des arbres qui seront abattus et des haies qui seront arrachées. En outre, les mesures de transplantation des haies qui devraient avoir lieu avant le début des travaux afin de constituer une réelle mesure compensatoire fonctionnelle ne sont pas décrites. Elles sont simplement renvoyées à des négociations ultérieures. Ces mesures doivent impérativement être précisées dans le dossier. De même, pour constituer une mesure compensatoire pérenne, la transplantation de haies doit être faite sur le domaine public du Conseil Général, et gérée sous sa responsabilité.

Concernant les effets sur la flore, le dossier demeure tout aussi imprécis sur les mesures qui seront mises en œuvre. L'expertise écologique a pourtant mis en évidence la présence d'une espèce protégée (l'Achillée sternutatoire) et de deux espèces patrimoniales (la Laitue laineuse et Le Rosier à longs styles) dans l'emprise du projet. Cependant, les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les effets du projet sont très vagues.

La cartographie page 39 reprenant le tracé prévu de la route et la localisation précise des stations d'espèces protégées et d'espèces patrimoniales laisse à penser que les stations d'espèces protégées seront impactées. Le dossier doit impérativement contenir des engagements du maître d'ouvrage visant à préserver ces stations (révision du tracé, piquetage et balisage des stations avant travaux, suivi du chantier par un écologue) ou, à défaut de pouvoir mettre en œuvre ces mesures d'évitement (ce qui serait à justifier), la précision des mesures de réduction d'impact et compensatoires prévues.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne fait pas référence à la notion d'ouvrage fractionnant alors que l'élargissement de cette route créera ou accentuera ce phénomène de barrière pour la faune et en particulier par les amphibiens (précision des axes de migration), les Chauves-souris et les invertébrés.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Or le dossier d'étude d'impact ne comprend pas cette étude d'incidence Natura 2000 permettant d'identifier le ou les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés en fonction de leurs localisations par rapport au projet, des habitats et espèces d'intérêt communautaire, et de la nature et de l'ampleur des incidences du projet.

Agriculture:

Le dossier présente l'activité agricole pour chaque commune, cette activité représente une part très importante de la superficie des communes (49% de la superficie de Bettignies et 71% de la superficie de Villers-Sire-Nicole). La superficie moyenne des exploitations agricoles est d'environ 65 ha. Cependant, ce diagnostic ne précise pas le nombre d'exploitants agricoles présent dans l'aire d'étude, ni la nature et la typologie de ces exploitations.

L'étude d'impact n'analyse pas l'impact du projet sur les activités agricoles alors que l'analyse multicritères de la page 64 montre que la variante retenue est la plus consommatrice d'emprises foncières. Cependant, l'emprise foncière faible du projet (29 229 m²) et la localisation du projet en limite de parcelle sont de nature à limiter l'impact du projet sur les activités agricoles. De plus, une partie de la surface de la route existante délaissée sera déclassée et a priori rétrocédée par la commune aux exploitants agricoles.

Paysage et patrimoine

La description du paysage et des séquences paysagères tient sur moins d'une page et n'est illustrée par aucune cartographie. Le reportage photographique annexé à l'étude d'impact est intéressant pour appréhender l'environnement connexe de la route, mais ne permet pas d'apprécier les covisibilités. Certes, le dossier cite l'entité paysagère dans laquelle s'inscrit la zone d'étude, mais sa description page 55 reste imprécise : *« la zone d'étude appartient à l'entité paysagère de l'Avesnois, paysage contrasté... »* ; *« le paysage se démarque par une forme d'occupation spatiale diffuse et des espaces bocagers où les activités d'élevage ont généralisé les pâtures et les herbages. »* ; *« l'espace agricole est découpé par des éléments fins du paysage tels que haies, boqueteaux qui suivent des fossés de drainage, des chemins, ou délimitent simplement des parcelles. »*. Les conclusions et orientations devant découler de l'analyse du paysage ne sont pas abouties : *« Ces éléments de paysage donnent une certaine dimension à la perception des grandes échappées d'ouverture du paysage agricole. »*. Bien que la notion de séquences paysagères de la RD159 soit abordée, la description et l'analyse de celles-ci sont très incomplètes.

Eau

Le volet hydrogéologique de l'étude d'impact est de bonne qualité : les nappes souterraines présentes au niveau du territoire sont identifiées (nappe aquifère des limons et sables tertiaires, nappe de la craie Sénonienne, nappe de la craie Turonienne et calcaires Dinantiens et du Frasnien). Le dossier précise que les calcaires Dinantien et Frasnien contiennent un réseau aquifère abondant et exploité pour l'alimentation en eau potable. Il est souligné une vulnérabilité faible à moyenne des nappes souterraines aux différentes pollutions existantes compte tenu de la présence d'épaisseurs d'argile imperméable. Les captages d'eau destinés à la consommation humaine se localisent à plus de 4km au Sud-Est sur la commune de Vieux-Reng.

Le volet eaux superficielles est succinct. Le réseau hydrographique dans lequel s'inscrit le site (bassin versant de l'Escaut) est présenté à différentes échelles et en particulier au niveau local (sous-bassin versant de la Trouille). La RD 159 recoupe plusieurs chevelus hydrographiques (la Buzière, le ruisseau du Flayaux ou le ruisseau des Gouffres). Le classement relevé plus haut de la Trouille en première catégorie piscicole dont l'espèce repère est la Truite fario et où est recensé le Chabot, espèce mentionnée à l'annexe 2 de la directive européenne n°92-42 « faune-flore-habitat » (cf. PDPG 59). Cependant, il n'existe apparemment pas de données sur la qualité des eaux de la Trouille puisque ce dernier est un cours d'eau principalement belge.

Il aurait été intéressant d'exploiter les données et éléments du diagnostic du Plan Départemental de Protection des Milieux Aquatiques et de Gestion des ressources piscicoles (PDPG 59) pour mieux connaître l'état biologique et piscicole des cours d'eau concernés par le projet.

Le statut piscicole de ce cours d'eau lui confère un intérêt particulier au vu du contexte piscicole départemental et d'une vulnérabilité importante vis-à-vis des pollutions urbaines et routières (rejets de matière en suspension). Cet enjeu implique la mise en œuvre de dispositions de traitement de la pollution des eaux de ruissellement renforcées.

Le régime et le fonctionnement hydraulique des cours d'eau et des réseaux hydrauliques (fossés de drainage) ne sont pas présentés (précisions des débits, identification des dysfonctionnements et désordres, capacités des ouvrages hydrauliques, diagnostic des ouvrages hydrauliques). Ces éléments apparaissent en annexe au niveau du dossier loi sur l'eau, mais mériteraient d'être, a minima, cités dans l'étude d'impact.

Le Schéma Directeur d'aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie approuvé en 1996 est évoqué alors que ce dernier a été réactualisé en 2009. Les dispositions et orientations du SDAGE réactualisé constituent des informations importantes pour la conception d'ouvrages routiers et doivent donc apparaître au niveau de l'état initial.

En ce qui concerne l'analyse des incidences, le dossier ne contient pas d'approche hydraulique des conséquences des aménagements. Le document précise qu'il n'y aura pas de conséquence sur les écoulements ; cependant cette affirmation ne tient pas compte du fonctionnement actuel des réseaux d'assainissement (dysfonctionnement constaté) de la route ni même des modifications (augmentation des surfaces imperméabilisées).

De même, le dossier précise que les ouvrages de franchissement de cours d'eau seront modifiés sans autre précision. Or, ces modifications sont susceptibles d'avoir des incidences sur les conditions d'écoulement qu'il est nécessaire de modéliser et d'analyser. Le dossier indique que des fossés seront créés, curés et reprofilés sans indiquer les secteurs qui feront l'objet de ces travaux et sans faire de distinction entre fossés et cours d'eau temporaires. Le dossier ne contient pas d'évaluation de l'intérêt hydrobiologique de ces fossés et cours d'eau temporaires susceptibles d'être modifiés et dégradés par les travaux de curage. Ces aménagements sont en outre susceptibles d'entraîner un drainage des prairies humides connexes incompatibles avec l'article L.211-1 du code de l'environnement. L'exploitation des données du dossier loi sur l'eau annexées à l'étude d'impact aurait permis d'apporter des éléments d'appréciation des incidences du projet.

Le dossier précise qu'il n'y aura pas d'incidence sur la qualité des eaux superficielles sans en faire la démonstration alors que les cours d'eau du secteur d'étude sont très sensibles à toute pollution. Le dossier ne précise pas les exutoires des réseaux d'assainissement. Il apparaît donc difficile d'apprécier l'incidence du projet sur le fonctionnement hydraulique du territoire et sur la qualité des eaux ne sachant pas l'exutoire final des eaux de ruissellement.

Conformément aux dispositions du SDAGE Artois-Picardie, la gestion des eaux de ruissellement à la parcelle et donc l'infiltration doit être privilégiée. La gestion des eaux de ruissellement prévue sur le site (tamponnement avant rejet) ne semble donc pas cohérente avec l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) et les autres orientations du SDAGE et du SAGE.

Le dossier doit être complété pour démontrer, le cas échéant, la non-faisabilité de l'infiltration des eaux de ruissellement et justifier le choix des techniques de gestion des eaux de ruissellement mises en place.

Le fait que le projet ait fait l'objet d'une déclaration au titre de la « loi sur l'eau » auprès du service départemental police de l'eau n'exonère pas le maître d'ouvrage vis-à-vis des obligations de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Néanmoins, la réalisation de ces aménagements sera l'occasion de mettre à niveau les réseaux d'assainissement aussi bien du point de vue hydraulique (tamponnement avant rejet) que de la protection des ressources en eau (traitement par décantation et confinement d'une pollution accidentelle).

Ainsi, les éléments d'analyse du dossier loi sur l'eau semblent indiquer que les modalités d'assainissement envisagées dans le cadre des aménagements globaux de la RD 159 sont susceptibles d'engendrer des effets positifs sur la préservation des ressources en eau.

Déplacements

L'étude d'impact ne contient pas de chapitre spécifique relatif au volet déplacement/sécurité. Des éléments apparaissent uniquement au niveau de la notice explicative du dossier d'enquête publique : la mise aux normes et donc l'élargissement de la RD 159 est rendu nécessaire *"pour répondre au fort trafic des poids lourds qui empruntent l'accès à la décharge contrôlée de Villers-Sire-Nicole, gérée par SITA Nord/groupe SUEZ, qui traite environ 70 000 tonnes de déchets par an"* (page 6).

Un complément d'informations serait le bienvenu.

Santé et cadre de vie

La qualité de l'air du site est appréciée à partir des données 2000 du Profil environnemental de la région Nord-Pas-de-Calais. Les résultats montrent une qualité moyenne de l'air. Cependant, ces données ne sont pas représentatives de la qualité de l'air au niveau précis du site. Des données plus actuelles sont pourtant disponibles auprès d'ATMO Nord – Pas-de-Calais.

L'ambiance sonore n'est pas appréciée : il est simplement indiqué en page 56 que *"les nuisances acoustiques générées par la RD 159 ne sont pas très élevées, le trafic étant faible (inférieur à 5000 véhicules par jour)"*. Toutefois, cette approche empirique basée uniquement sur le nombre de véhicules ne tient pas compte de deux critères que sont :

- le contexte rural de l'environnement du site et donc une ambiance sonore calme,
- un trafic poids lourds important (10% du trafic de la RD 159) qui constitue une part prépondérante des nuisances sonores.

L'analyse des incidences du projet sur le volet sanitaire (bruit et air) indique que compte tenu de l'absence d'augmentation du trafic induit par le projet, les effets seront négligeables.

Cependant, cet élément d'appréciation est en contradiction avec l'analyse des effets du projet sur les activités économiques puisque la page 70 de l'étude d'impact indique que *"A l'échelon départemental, les aménagements de la RD 159 faciliteront et sécuriseront les trajets et les transports dans une logique d'itinéraire fluide et sûr, favorisant les liaisons entre les différents bassins de vie et d'activités. Ils encourageront le maintien et le développement de toutes les activités en place et par voie de conséquence le maintien et la création d'emploi"*. Ainsi, la mise aux normes de largeur pourrait s'accompagner d'une augmentation du trafic et donc une augmentation des effets de la route sur l'environnement (bruit, air, eau). Ces impacts prévisionnels auraient pu être évalués, même de manière très approchée.

La phase chantier est de nature à générer des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air des voiries empruntées par les engins de chantiers. La durée et les modalités de réalisation des travaux (itinéraires empruntés, modes d'acheminement des matériaux) auraient mérité d'être, a minima, précisées afin d'apprécier l'importance des travaux.

La réalisation d'aménagements ponctuels à la place d'un aménagement global de la RD 159, sans nuire à l'efficacité, aurait permis de limiter la durée et l'importance des travaux et donc les nuisances du chantier.

• Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Le dossier contient une présentation des objectifs du projet ainsi qu'une présentation des différentes variantes et raisons ayant conduit au choix de la variante retenue. Des variantes ont été étudiées uniquement au niveau de l'entrée de village de Bettignies et au niveau de l'accès au centre d'enfouissement.

La prise en compte de la réalisation du contournement sud-est de Bettignies dans la conception du réaménagement de la RD 159, oriente fortement les décisions futures. Ainsi, il semble nécessaire, dans le cadre de ce dossier, de présenter l'ensemble des éléments permettant de s'assurer que le choix du contournement sud-est constitue la variante la moins impactante pour l'environnement. Une vision globale des aménagements du secteur, compte tenu de leurs implications mutuelles, est nécessaire.

En ce qui concerne l'aménagement de l'accès au centre d'enfouissement (CET), la variante retenue, aménagement d'un giratoire, a semble-t-il privilégié la sécurité et le confort des usagers (visibilité). Toutefois, la variante retenue nécessite une emprise foncière plus importante par rapport à la variante consistant à créer un carrefour en "T" avec augmentation des rayons des virages pour dégager l'accès au CET.

Le dossier présente une analyse multicritères comparant les options d'aménagement et les variantes, mais elle n'intègre que des critères techniques normatifs (sécurité, confort) ou économiques (échanges économiques) pour lesquels les variantes retenues sont les plus bénéfiques. Le seul critère d'ordre environnemental pris en compte concerne les emprises foncières. On peut s'étonner de l'absence de critères sur la biodiversité (présence de milieux ou espèces protégés et/ou patrimoniaux), le paysage (présence d'éléments écopaysagers, visibilité des ouvrages) ou la gestion de l'eau.

De plus, ce chapitre ne contient pas de justification du projet envisagé. Des éléments de justification apparaissent uniquement au niveau de la notice explicative du dossier d'enquête publique : la mise aux normes et donc l'élargissement de la RD 159 est semble-t-il rendu nécessaire *"pour répondre au fort trafic des poids lourds qui empruntent l'accès à la décharge contrôlée de Villers-Sire-Nicole, gérée par SITA Nord/groupe SUEZ, qui traite environ 70 000 tonnes de déchets par an"*.

La page 7 précise qu'un accident matériel sans blessés a été recensé en 2004 impliquant un poids lourd et un véhicule léger. L'intérêt de la mise aux normes et de l'élargissement de la RD 159 est discutable si l'on considère la probabilité faible d'un croisement entre deux véhicules sur cette chaussée, en particulier le croisement de poids lourds, et le risque d'accident, surtout au regard du coût du projet (environ 6 millions d'euros).

• **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir « une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

Le document contient une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation (en particulier pour l'expertise écologique).

L'étude d'impact comprend un chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

3. Prise en compte effective de l'environnement :

• **Aménagement du territoire**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Les éléments de justification montrent que la variante retenue est la plus impactante pour les espaces agricoles puisque c'est celle qui nécessite le plus d'emprise foncière. De surcroît, la nécessité de réaliser la mise aux normes de largeur de cette voirie pose question dans la mesure où cet aménagement de plus de 6 millions d'euros concerne uniquement 500 véhicules par jour dans un secteur non accidentogène.

La problématique du croisement sur la RD 159 semble surtout liée à une incompatibilité entre le trafic et la nature du trafic généré par le CET et les infrastructures routières préexistantes, ce qui aurait pu être examiné au moment du choix d'implantation du CET; Toutefois, compte tenu du faible trafic et d'une probabilité faible de ce type de croisement, il serait plus opportun d'envisager la réalisation d'élargissement ponctuelle de la chaussée pour permettre le croisement et la réalisation d'aménagements visant à réduire la vitesse aux endroits de faible visibilité.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

L'aménagement proposé semble éloigné des orientations des lois Grenelle, la RD 159 ne semble pas présenter de problème particulier de congestion ou de sécurité.

- **Biodiversité**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Les caractéristiques du projet et les mesures envisagées résultent d'une réflexion très classique sans recherche d'évitement des milieux à enjeux telles que les haies et les espèces protégées ou patrimoniales. Le projet envisage l'arrachage des haies alors que l'âge et l'intérêt des haies et des arbres pourrait nécessiter leur préservation par transplantation. De plus, la variante retenue se révèle être la plus consommatrice d'emprise foncière. L'enjeu des continuités écologiques n'a pas non plus été intégré aux réflexions alors que le projet va contribuer à renforcer l'effet fractionnant de l'infrastructure.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier ne présente pas d'élément permettant, en particulier en phase chantier, d'appréhender les démarches envisagées pour réduire les consommations énergétiques induites par le projet. La mise en œuvre de mesures tels que le recyclage total ou partiel des éléments de la chaussée actuelle, l'utilisation de filières courtes d'approvisionnement pour les matières premières, l'utilisation de mode d'approvisionnement alternatif à la route (fer ou voie d'eau) ou l'utilisation d'engins électriques serait intéressante à cet égard.

En phase d'exploitation, les éléments du dossier évoquent le développement des activités du territoire et donc l'intensification possible des déplacements routiers au détriment des modes alternatifs, sans évaluation, ce qui ne permet pas de fournir un avis sur cet aspect du dossier.

- **Environnement et Santé**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37).

Il n'y a pas eu de réflexion particulière par rapport à cet enjeu, étant donné qu'aucune augmentation du trafic routier et donc des nuisances ne sont envisagées par le porteur de projet.

- **Gestion de l'eau**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

La réalisation de cet aménagement sera l'occasion de mettre à niveau les réseaux d'assainissement aussi bien du point de vue de l'hydraulique (tamponnement avant rejet) que de la protection de la ressource en eau (traitement par décantation et confinement d'une pollution accidentelle). Ainsi, l'aménagement global de la RD 159 est susceptible d'engendrer des effets positifs sur la préservation de la ressource en eau.

3. Conclusion :

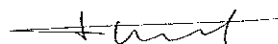
Le résumé non technique est satisfaisant sur la description du projet et de ses enjeux de manière hiérarchisée. Il est incomplet sur les impacts du projet et les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces incidences sur l'environnement.

L'état des lieux de l'étude d'impact est succinct pour la plupart des volets, ce qui s'explique par la faible ampleur du projet et de ses impacts. Il aurait toutefois pu être plus détaillé sur deux enjeux particuliers, (la préservation de la qualité des cours d'eau de première catégorie piscicole et la biodiversité).

L'analyse des incidences du projet se limite affirme sans argumentation l'absence d'effet notoire. Les éléments du dossier loi sur l'eau annexés au dossier permettent de démontrer que le projet sera plutôt bénéfique pour la préservation de la ressource en eau. L'analyse paysagère est absente du dossier ainsi que le volet déplacements/sécurité. Les éléments du dossier devraient être complétés sur les modalités de préservation des espèces végétales protégées (l'Achillée sternutatoire) et des deux espèces patrimoniales (la Laitue laineuse et Le Rosier à longs styles) présentes sur le tracé et sur les mesures compensatoires concernant les haies.

Le projet est concerné par les orientations des lois Grenelle, ce qui explique sans doute pourquoi ces orientations n'ont pas été prises en compte. La réalisation d'aménagements globaux au niveau de la RD 159 va nécessiter la consommation d'espaces agricoles, l'arrachage de haies et d'arbres et l'augmentation des volumes d'eau rejetés aux milieux superficiels pour sécuriser une voirie supportant 500 véhicules/jour sans problématique particulière de sécurité.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement



Michel Pascal